・　造船業の年間売上高は約2.3兆円、事業所数は約1,000事業所、従業員数は約81,400人（2016年度）。
・　舶用工業の年間売上高は約9,700億円、事業所数は約1,000事業所、従業員数は約47,000人（2016年）。
・　船舶については、建造量の約９割（2016年）が地方圏で建造されており、また、国内部品調達率は８割以上であることから、船舶産業は、多くの地域で経済・雇用を支える中核的産業となっている。
・　日本で建造される船舶のうち94％は国外に輸出される船舶である（総トン数ベース、2016年）。また、舶用工業製品に関して、特に船外機を含めた舶用機関や航海機器が技術水準の高さ等から国外に多く輸出されている。2016年の舶用工業製品の輸出額は3,870億円（生産額に対する輸出割合：約40％）であり、船舶産業は外貨の稼ぎ手として大きな存在。
・　造船事業者の９割以上、舶用工業事業者の約８割が資本金３億円以下の中小企業（2016年）。
・　主として、小規模事業者が小型漁船等の小型船舶を、中規模事業者が内航船・大型漁船等の中型の船舶を、中堅（及び大規模）事業者が外航船を中心とした大型の船舶を建造又は修繕する事業に従事している。

2　市場の動向

（削除）

・　近年、円高是正やＮＯｘ排出規制前の駆け込み需要の発生により大幅に受注が増加し、2015年に日本の新造船受注量は31％までシェアを伸ばした。しかし、駆け込み需要の終了や慢性的な船腹余剰による世界海運市場の低迷を受け、2016年に世界全体の新造船受注量は前年比81％減と落ち込んだ。日本の新造船受注量のシェアは2016年に16％、2017年に５％まで落ち込み、日本の造船業は厳しい状況となっており、世界的な供給過剰及び受注減少の局面において中国・韓国との受注競争が激化することが予想される。
・　新造船市場のうち、内航船については、建造隻数は近年、年間100隻前後で推移している。
・　内航船は、現在就航している船舶の71％が14年（総トン数2,000トン未満の一般船舶の耐用年数に相当）以上の船齢を有しており、老朽化が進行している。今後、老朽船の経済上又は安全上の耐用限界が訪れることや、国内経済市況の回復に伴い海上輸送が増加することにより、代替建造需要の増加が見込まれる。また、省エネルギー・省CO_2の観点から、他の輸送モードから輸送効率がよく環境に優しい船舶に輸送手段を変更するモーダルシフトの取組みが進められており、内航船の需要が高まることも期待されている。

・　造船業の年間売上高は約2.4兆円、事業所数は約1,000事業所、従業員数は約83,000人（2014年度）。
・　舶用工業の年間売上高は約9,700億円、事業所数は約1,100事業所、従業員数は約46,000人（2014年）。
・　船舶については、建造量の約９割（2015年）が地方圏で建造されており、また、国内部品調達率は９割以上であることから、船舶産業は、多くの地域で経済・雇用を支える中核的産業となっている。
・　日本で建造される船舶のうち92％は国外に輸出される船舶である（総トン数ベース、2014年）。また、舶用工業製品に関して、特に船外機を含めた舶用機関や航海機器が技術水準の高さ等から国外に多く輸出されている。2014年の舶用工業製品の輸出額は3,800億円（生産額に対する輸出割合：約39％）であり、船舶産業は外貨の稼ぎ手として大きな存在。
・　造船事業者の９割以上、舶用工業事業者の約８割が資本金３億円以下の中小企業（2014年）。
・　主として、小規模事業者が小型漁船等の小型船舶を、中規模事業者が内航船・大型漁船等の中型の船舶を、中堅（及び大規模）事業者が外航船を中心とした大型の船舶を建造又は修繕する事業に従事している。

2　市場の動向

・　新造船市場のうち、外航船については、1956年以降約半世紀に渡り世界シェア１位であったが、80年代に韓国、90年代に中国が建造量を急速に伸ばし、かつて50％あった日本のシェアは、約２割に減少した。一方、近年は円安傾向にも支えられ、高性能・高品質な日本建造船へ顧客が回帰したことにより、受注量・シェアともに回復している（2015年はシェア27％）。
・　今後、短期的には世界的な供給過剰及び受注減少の局面において中国・韓国との受注競争が激化することが予想されるが、中長期的には、世界経済の成長に伴い、新造船需要は回復し、供給過剰は解消する見通しである。

・　新造船市場のうち、内航船については、建造隻数は近年、年間100隻前後で推移しているが、2015年度は約130隻と増加傾向にある。
・　内航船は、現在就航している船舶の71％が14年（総トン数2,000トン未満の一般船舶の耐用年数に相当）以上の船齢を有しており、老朽化が進行している。今後、老朽船の経済上又は安全上の耐用限界が訪れることや、国内経済市況の回復に伴い海上輸送が増加することにより、代替建造需要の増加が見込まれる。また、省エネルギー・省CO_2の観点から、他の輸送モードから輸送効率がよく環境に優しい船舶に輸送手段を変更するモーダルシフトの取組みが進められており、内航船の需要が高まることも期待されている。